

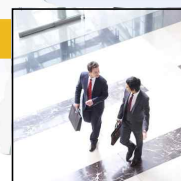
해운시황 포커스

통권 209호 (2014.04.14~04.18)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 감리: 김우호 본부장 | 02)2105-4981

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI 1,000p 붕괴, 운임변동 대응책 강화 필요



- ▶ 최근 BDI는 930p(4월 17일)를 기록, 건화물선 운임침체 우려감이 커지는 상황임
 - 그러나 1분기 기준으로 올해 현물운임은 지난해(796p) 보다 72% 높은 1,371p를 기록하였고, 미래 현물운임의 기대치를 반영하는 FFA 평가치 또한 현재의 저조한 운임과는 대비되게 일정 수준 높게 형성되어 있는 상황임

[건화물선 볼틱운임 지표 현황]

구분	현물운임				FFA 평가치(4.17.기준)		
	1분기평균		4.17.				
	'13년	'14년	'13년	'14년	5월	3분기물	4분기물
BDI	796	1,371	885	930	1,284	1,633	1,980
케이프	6,058	16,298	4,480	8,831	15,925	24,125	31,050
파나막스	7,055	10,427	9,326	6,539	9,175	11,775	13,825
수프라막스	8,084	11,631	9,403	9,496	10,900	12,275	14,400
헨디사이즈	6,875	9,965	7,984	7,928	9,325	9,375	10,450

- ▶ 현재의 운임하락은 수급의 기초여건이 호재와 악재가 양립한 가운데, 악재 요인이 시황 흐름을 주도하는 형국으로 진단됨
 - 첫째, 호주→중국 철광석 물동량 흐름은 양호하나, 브라질→중국 철광석 물동량 중 Vale 사가 직접 처리하는 물동량이 많아 단기(spot)운송시장에 유입되는 성약수요가 부진한 것이 부정적 요인으로 작용하고 있음
 - 둘째, 남미 곡물 시즌의 효과가 기대치에 미치지 못하고 있음. 지난해는 미국 가뭄으로 인한 대비차원에서 남미 곡물에 대한 수요가 증가하고 성약을 서두르면서 항만체선까지 발생하여 파나막스 이하 선형의 호재로 작용하였으나, 올해에는 오히려 중국의 남미 곡물 수입 계약 취소 사태까지 발생하면서 성약감소의 악재로 이어진 것이 시황 하락의 주요 요인으로 작용함
 - 아울러 인도네시아의 니켈, 보크사이트 원광석 수출금지로 수프라막스 이하 선형의 태평양 수역 수요 감소도 시황악화 요인으로 지목됨
 - 그러나, 케이프 선형의 경우 지난 1월 중국 철광석 수입물동량이 월간 사상 최고치인 8,683만 톤을 기록했고, 3월에도 7,396만 톤을 기록하는 등 케이프 물동량 수요는 양호한 것으로 평가됨. 다만, 이 같은 수입의 배경에 원자재 담보대출이라는 우려스러운 금융거래가 수반되어 현재는 규제대상이 되고 있고, 항만의 재고량이 1억 1천만 톤을 상회하고 있어 수요위축의 가능성도 관심을 가지고 지켜봐야 할 것임
- ▶ 현재 시황은 전체적으로 수급 여건의 변동성 보다는 대형기업의 운송전략에 따라 움직이는 경향이 크기 때문에 운임변동에 대한 대응책을 강화할 필요가 있는 것으로 판단됨
 - 따라서 단기 운임차익을 노리는 전략 보다는 안정적 수익을 추구하는 전략이 필요함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선, BDI 1,000p 붕괴

- ▶ 최근 BDI는 936p(4월 16일)를 기록, 전주 대비 125p(12%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 3,448달러/일(27%) 하락하여 9,140달러/일을 기록
 - 파나마크스 운임도 전주 대비 21달러/일(0%) 하락하며 6,381달러/일을 기록
 - 수프라막스도 전주 대비 4% 하락, 핸디사이즈도 6% 하락
 - FFA 시장은 케이프 선형의 하락이 두드러지는 가운데 타 선형은 혼조세. 5월물의 경우 케이프는 전주 대비 17% 하락하며 14,625달러/일을 기록했으며, 수프라막스도 5% 하락. 타 선형은 보험세를 보임. 3분기물의 경우 케이프 선형만 3% 하락하여 23,625달러/일을 기록했으나, 파나마크스 이하 선형은 소폭 증가세 또는 보험세를 보임
- ▶ 케이프 선형은 그 동안 양호한 물동량 유입이 있었던 서호주-중국 철광석 물동량이 감소하면서 운임 하락에 기여
 - 한편 대서양-극동(Front Haul) 항로의 화물이 일부 유입되었으나, 대서양 R.V. 항로는 물동량 부진이 여전하여 운임하락이 지속
 - 지난 3월 중국의 철광석 수입 물동량이 7,396만 톤을 기록하면서 아직까지는 중국 철광석 수입 물동량의 상황지지세가 유지되고 있는 것으로 판단
- ▶ 파나마크스 선형은 대서양 및 태평양 양 수역의 물동량 유입이 부진한 가운데 운임이 약세를 면치 못함
 - 운임이 변동운항비(OPEX)를 하회하면서 일부 선주들은 계선 또는 정선을 하는 것으로 알려짐
- ▶ 수프라막스 이하 선형도 양 수역에 걸쳐 물동량 유입이 부족해 운임이 하락
 - 태평양 수역의 경우 인도네시아/인도 석탄 물동량이 일부 유입되었으나, 선복과잉으로 운임회복으로 이어지지 못함
 - 대서양 항로의 경우 남미 곡물 물동량이 기대에 미치지 못하는 가운데, 중국의 곡물 수입 최소로 인해 운임하락압력이 가중
- ▶ 케이프 시장에서 대서양 수역(특히 브라질)의 물동량 부진이 지속되는 가운데, BIMCO는 중국 정부의 친환경정책과 이에 따른 철강제조 공정에서 고품질 철광석 사용 확대에 향후 중국의 철광석 수입 전망이 밝은 것으로 평가함
 - 아울러 5개 철도노선 개발을 포함한 인프라 건설을 주요 내용으로 하는 중국의 미니 부양책(Mini-Stimulus) 또한 향후 철강수요로 이어져 케이프 운임상승의 호재가 될 전망



		금주 (04.16)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	936	(-125)	936	2,113	1,328	698	2,337	1,205
	BCI	1,613	(-333)	1,154	3,733	2,179	1,209	4,329	2,103
	BPI	792	(-2)	777	1,780	1,224	651	2,096	1,187
	BSI	909	(-40)	909	1,330	1,090	664	1,562	821
	BHSI	536	(-35)	536	773	671	410	821	562
(04.11)									
운선료(1년, \$/day)	Capesize	22,625	(-625)	14,700	25,938	21,013	9,250	20,000	12,768
	Panamax	13,125	(-875)	13,125	15,125	14,650	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,750	(-250)	10,250	11,500	10,950	7,500	10,625	8,648
(04.16)									
운임(\$/day)	Capesize	9,140	(-3,448)	7,912	35,316	15,899	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,381	(-21)	6,268	14,188	9,806	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,506	(-419)	9,506	13,902	11,394	6,938	16,333	10,200
	Handysize						6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



컨테이너, 2분기 미국경제 호조 전망으로 미주행 운임상승 예상

- ▶ 중국 컨테이너선 운임지수인 CCFI는 전주 대비 28.4p 상승한 1,068p를 보였으며, 상해발 운임지수인 SCFI도 전주 대비 2.6p 상승한 1,067p를 기록하였음. 또한 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 3.2p(0.6%) 상승한 520.0p를 기록하였음
- ▶ 금주 컨테이너 시장은 상해발 유럽행의 대폭적인 하락에도 불구하고 상해발 미국행, 중국발 유럽행 운임이 상승하여 전반적인 상승세를 보였음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 5.1p, 미동안항로는 2.8p 상승한 반면 미서안항로는 6.9p 하락한 것으로 나타났음
 - 상해발 운임은 유럽행은 하락, 미국행은 상승하였음. 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 86달러 상승한 1,156달러를 기록한 반면 미서안항로는 전주 대비 FEU당 64달러 상승한 1,872달러, 미동안항로는 19달러 상승한 3,281달러를 기록하였음
- ▶ 미국 노동부에 따르면 4월 둘째주 실업수당 청구건수가 30만 4천건으로 전문가 예상치 31만 5천건 보다 낮았으며 실업률은 6.7%를 기록하였음. 미국 연준이 발표한 경기활동지수는 16.6으로 3월 9.0에서 크게 높아져 경기회복에 청신호가 되고 있음
 - 모건 스탠리에 따르면 미국의 2분기 GDP 성장률은 3.6%로 작년 4분기 2.6%, 금년 1분기 1.2%에 크게 높아질 것으로 전망하였음. 또한 미국 상무부가 발표한 지난 3월 소매 판매는 연율 기준 1.1% 증가하여 2012년 9월 이후 최대 상승률을 기록하였음
 - 유럽의 경우, 남유럽 PIIGS(포르투갈·아일랜드·이탈리아·그리스·스페인)의 부활이 시작되었고 ECB도 적극적인 경기부양 의지를 보이고 있음. ECB는 금년 4월 통화정책회의에서 만장일치로 추가 완화정책을 합의하였음
 - 중국은 1분기 수출 감소에도 불구하고 소비활동 증가로 GDP 증가율이 7.4%로 시장예상치인 7.3% 보다 높았음. 그러나 1분기 경제성장률인 7.4%는 2009년 1분기 6.6% 이후 최저치로 나타났음
- ▶ 금주 상해발 유럽항로의 운임이 하락한 것은 선사들의 운임인상 효과가 사라졌기 때문인 것으로 판단됨
 - 반면 상해발 미국항로 운임이 상승한 것은 TSA 소속 선사들의 운임인상 효과가 반영된 것으로 판단되며 금년 2분기 미국 경제의 뚜렷한 호조로 전반적인 상승세가 예상



		금주 (04.11)		2014년 (전주비)			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,068	(28.4)	1,040	1,171	1,108	976	1,152	1083
	유럽항로	1,417	(5.1)	1,393	1,696	1,543	1,027	1,530	1351
	미서안항로	994	(-6.9)	976	1,032	1,000	953	1,189	1066
	일본항로	825	(-12.5)	774	843	818	719	857	771
	한국항로	722	(-16.8)	610	739	640	565	690	616
	동남아항로	777	(-29.8)	754	838	797	781	916	842
(04.16)									
용선지수(HRCI)		520.0	(3.2)	498	520	506	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	673	730	730
		수입	560	(-)	560	580	563	610	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	309	309	374	321
		수입	469	(-)	469	469	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(50)	750	800	757	780	798
		수입	600	(50)	550	600	557	540	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 4월물 시장이 마무리 되어가는 가운데 페르시아만 운임 강보합세

- ▶ 4월물 시장이 마무리 되어가는 가운데 페르시아만 수급균형이 회복된 한주였음. 극동지역 정유시설 재가동에 맞춰 5월 재고보충 수요에 따른 운임상승이 기대되고 있음
 - VLCC 평균 수익은 18,470달러(일)로 전주 대비 1,598달러(9.5%) 상승하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 41.0으로 전주 대비 1.0p(2.5%) 상승
 - 4월 16일 페르시아만 30일 가용선박은 117척으로 전주 대비 16척 증가하였으며, 작년 동기 대비 22척 증가한 수준임
- ▶ 항로별 수익은 중동-아시아 28~31%가 상승하였으나 중동-미국 1%, 중동-유럽 1% 하락하였음. 서아프리카 시장은 미국, 중국항은 강보합이나 인도항 수익은 42% 급감하였음
 - 4월 둘째주 국제유가는 주중 우크라이나 동부 긴장고조, 미국 저금리 유지기대에 따른 달러화 약세로 상승마감 하였음(브렌트유 ↑, 두바이유 ↑, WTI ↑)
 - 선박유(380cst)는 대부분 항만에서 상승 반전하였으나 상승폭은 제한적임
- ▶ 리비아 반군이 8개월간 장악했던 원유 수출항 네 곳의 관할권이 중앙정부로 회복될 것으로 보여 향후 페르시아만 VLCC 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상
 - 동 항만 원유 수출규모는 70만 bpd에 달하며 약 1개월 내에 수출재개 예정으로 그동안 서아프리카-극동 항로로 대체되었던 수요가 일정부분 회복될 것으로 보임



제품선, 북해 시장 활발 vs 미걸프만 운임 약세: 'Triangular' 수익 14% 감소

- ▶ 북해지역 정유시설 정비기간이 마무리되며 수출이 활발해진 반면 미걸프만은 제품유 가격이 상승하며 동지역 성약건수가 전주대비 30% 감소, 운임이 크게 하락하였음
 - 제품선 평균 수익은 10,919 달러(일)로 전주 대비 810달러(7.5%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 변동 없음
 - 항로별 수익은 북해-미동안은 보합, 북해-서아프리카 8% 상승하였으나, 미걸프-남미동안은 10% 하락하였음. 싱가포르-일본은 2% 하락, 인도-일본은 11% 상승하였음
 - 4월 11일 기준 미국 정제가동률은 88.8%이며 원유재고는 전주대비 1,001만 배럴(전략적비축유 제외) 증가하였음. 휘발유 재고는 7주 연속 감소하고 있으며 중간유분도 큰폭으로 감소함. 중유는 소폭 증가함. 수입량은 원유 8,271 (k)bpd, 제품유 2,018 (k)bpd를 기록함
- ▶ 국제에너지기구(IEA)는 4월 전망에서 2014년 세계석유수요 전망치를 지난달보다 6만 bpd 감소한 9,269만 bpd로 수정하였음
 - 러시아 경제성장을 둔화가 예상되나 non-OECD 아시아국 수요 증가가 이를 상당부분 상쇄하였음. 따라서 아시아 항로에 미치는 영향은 제한적일 것으로 판단됨
 - 정제시설 정비기간인 2분기 제품유 생산량은 평균 7,590만 bpd로 전망되며, 이는 1분기 대비 100만 bpd 감소한 것이나 전년 동기 대비 90만 bpd 증가한 것임

				(전주비)	4월평균	2014년			2013년		
						최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.11)									
Average Earnings	VLCC	18,470	(1,598)	17,671	13,106	48,936	27,812	1,351	47,297	16,103	
(\$/day)	MR	10,019	(-810)	10,424	10,019	13,048	11,584	7,216	18,266	12,736	
용선료		(04.16)									
(1년,\$/day)	VLCC	26,000	(-)	26,000	25,500	27,000	26,300	18,000	28,000	19,837	
	MR	15,250	(250)	15,250	15,000	15,250	15,100	13,500	15,000	14,351	
운임지수(WS)		(04.16)									
	VLCC	41.0	(1.0)	40.2	37.0	72.0	49.3	30.0	65.0	40.1	
	MR	115.0	(-)	115.0	100.0	115.0	109.5	100.0	170.0	125.9	

해운시장 주요동향



NYK 14,000 TEU형 8척 발주 - 대형선 교체로 효율성 추구 나서

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ NYK가 14일, 14,000 TEU형의 초대형 컨테이너선(ULCS) 8척을 재팬 마린 유나이티드(JMU)로 발주함
 - 동사의 1만 4000 TEU형 ULCS의 신조 정비 계획은 이전부터 있었으며 3월 말 중기 경영계획 발표시 쿠도 사장이 정기선 사업 강화책의 일환으로서 도입 방침을 확정함
 - 이번에 선보이는 14,000 TEU형은 길이 364미터, 폭 51미터, 만재 흘수 15미터, DWT 12만 3000톤이며 JMU 조선소에서 건조해 2016년 2월부터 18년 1월까지 순차적으로 인도할 예정.
- ▶ 투입항로는 아시아-유럽 항로며, 홍콩 선사 OOCL로부터 현재 3년간 용선중인 13,000 TEU형 4척 및 기존선을 대체할 예정
 - 이미 유럽계 선사 등이 ULCS를 동 항로에 적극 투입하여 코스트 삭감에 성공하고 있는 가운데 NYK가 도입하는 ULCS는 성능면에서 경쟁력을 높고 선가도 우위로 추정됨
- ▶ 쿠도 사장은 3월 31일 발표에서 ULCS 투입과 기존의 8000 TEU형 이하를 캐스케이드하면, 최대 230억엔의 코스트 삭감 효과가 있을 것으로 추정함
 - 캐스케이드가 곤란한 경우엔 100억~130억엔의 비용절감이 가능할 것으로 추산함

(출처: Marinavi, 2014.04.15.)



중국, 황 함유가 높은 저품위 석탄 반입 금지 추진

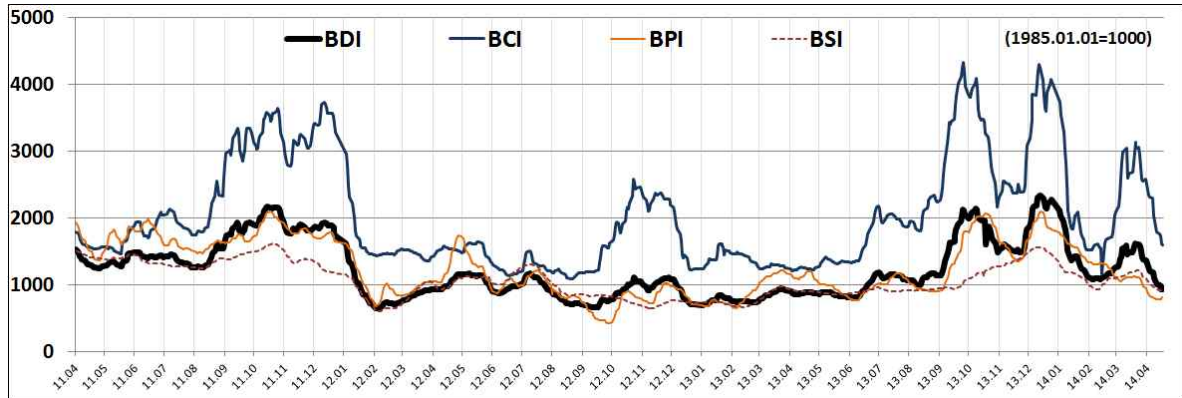
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 국가에너지총국의 Ren Lixin 부장은 세계 최대 석탄소비국으로서 고품위 석탄의 수입을 장려하기 위해서 동조치를 고려중이라고 밝힘
 - 상하이 컨퍼런스에서 국내 연료용 석탄의 수요는 약간 상승할 전망이며 수입량은 2014년과 비슷할 것이라고 언급
- ▶ 중국 정부는 기록적인 오염상황에 대처하며 연간 아젠다를 수립중인데 저품위 석탄의 수입을 금지하는 것을 고려중임
 - 국가에너지총국은 이와 관련하여 작년 5월부터 여러 안을 고려중인데 초기안은 열량이 4,540 kcal/kg 이하, 황 함유량 1%, 회분 25% 이상인 갈탄은 수입금지하는 것임
- ▶ 중국 석탄운송·유통연합에 따르면 중국은 작년 3억 3,000만 톤의 석탄을 수입하였으며 올해는 에너지 절약목표에 따라 수입량이 소폭 감소할 것이라고 전망
 - 올해 1월 발표한 에너지 절약 목표에 따르면 에너지 원료로 석탄 비중은 65%로 제한됨
 - 중국국영석탄그룹(China National Coal Group)의 Gong Qingchao 영업부장에 따르면 현재 시장은 공급초과로 상황으로 저마진, 저가격이 지속되고 있음
 - 4월 7일 현재 칭황다오(Qinhuandao) 연료탄 가격은 525~535 위안을 기록하고 있음

(출처: Bloomberg, 2014. 04. 11.)

주요 해운지수 동향

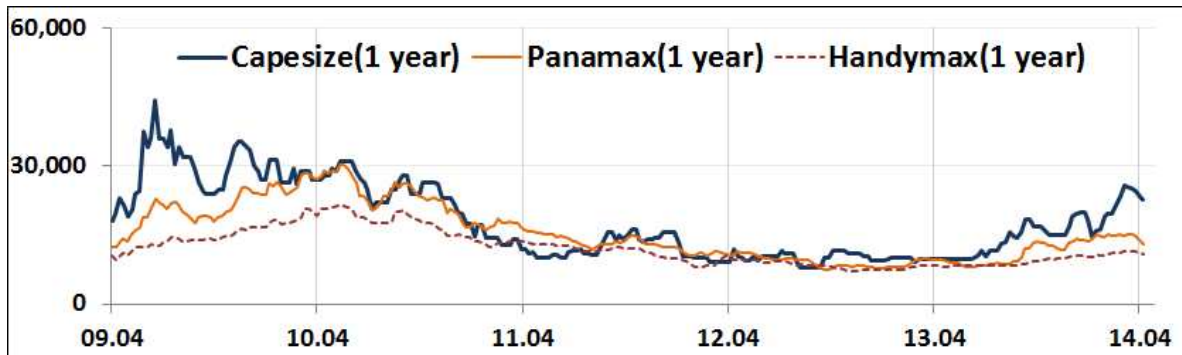
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

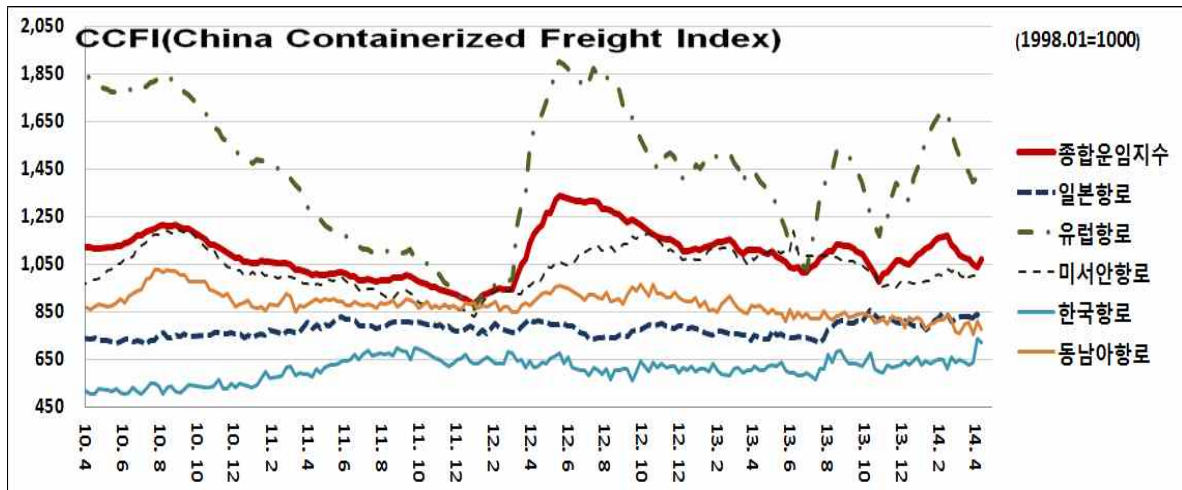
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



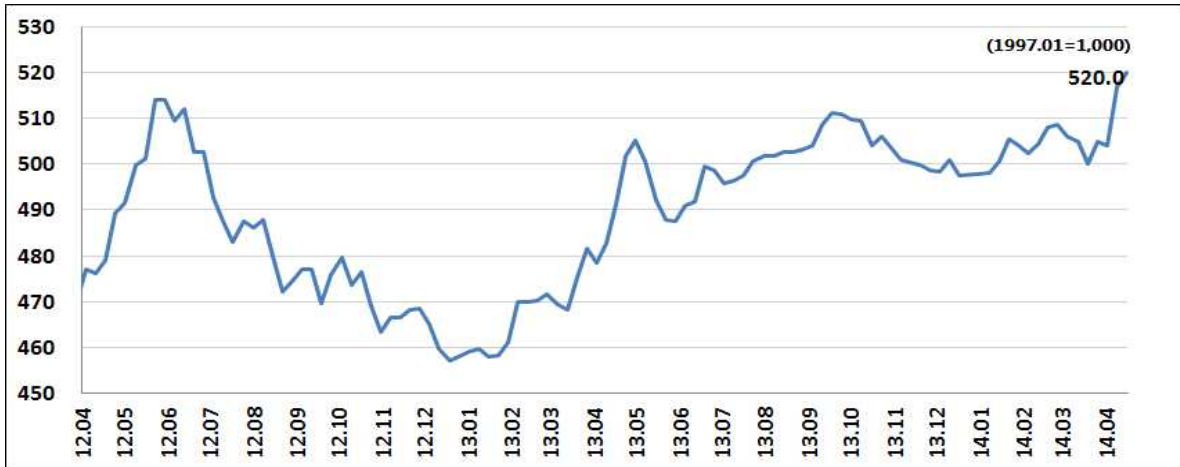
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



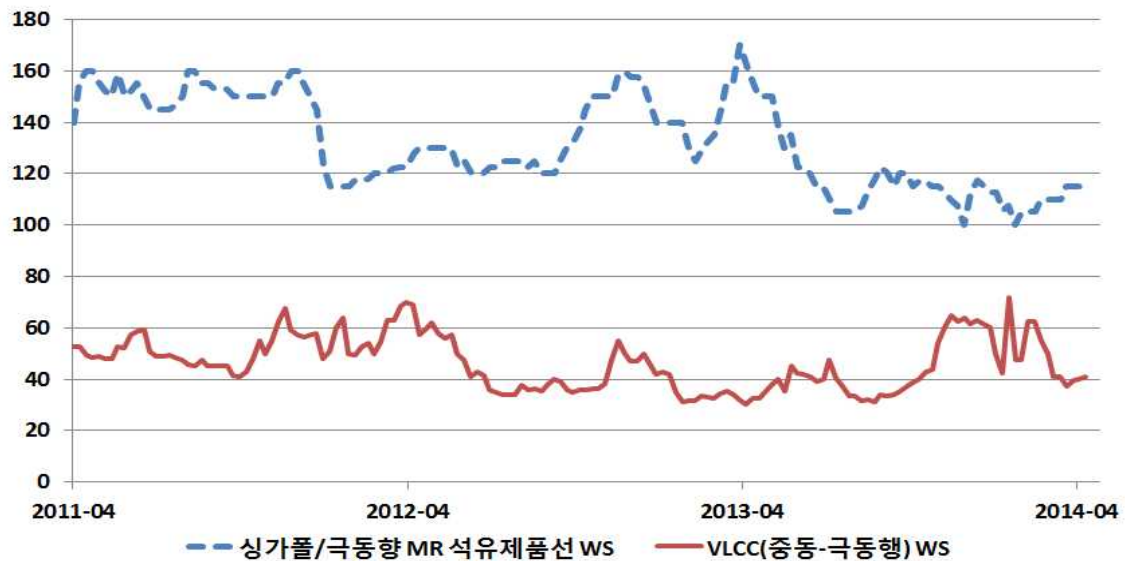
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

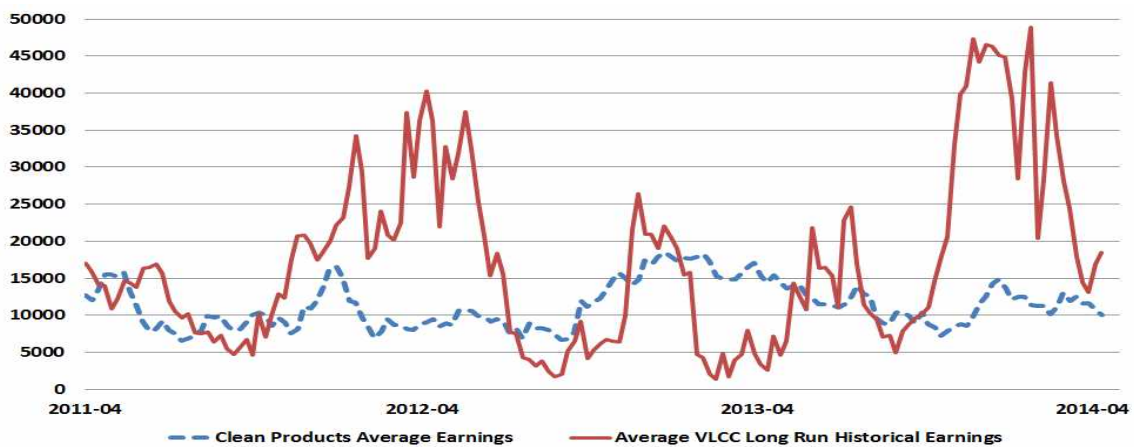
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 4월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (04.11)										
건화물선(5년)	Panamax	28.0	(-)	28.0	26.0	28.0	27.1	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	74.0	70.3	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.3	(-)	10.3	10.3	10.3	10.3	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (04.11)										
건화물선	Panamax	29.5	(-)	29.5	28.0	29.5	29.1	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	100	(-)	100.0	94.0	100.0	97.5	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.6	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (04.11)										
380 CST	Rotterdam	578.0	(3.0)	575.0	563.0	590.0	574.9	567.0	646.0	594.5
	Singapore	593.0	(9.0)	584.0	584.0	622.0	609.1	591.0	667.5	615.7
	Korea	615.5	(3.0)	612.5	612.5	662.5	641.5	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	605.5	(7.0)	598.5	598.5	640.0	619.1	602.5	678.5	627.8



주요 원자재가 (\$)		(04.11)		4월평균						
철광석	국제價	116.4	0.8	116.1	110.8	135.0	121.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	157.4	0.1	157.4	157.2	176.7	168.4	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.5	0.0	77.5	77.4	100.4	91.9	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.5	0.0	102.5	101.4	114.5	107.7	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	146.1	0.0	146.1	145.7	175.0	161.4	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.8	0.0	88.8	88.5	91.3	90.1	88.9	111.9	99.4
	중국産	132.4	-4.8	134.8	132.3	195.4	163.3	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,463	(-10.8)	1,476	1,269	1,646	1,373	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	685	(49.9)	685	551	742	625	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		12월	01월	02월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
부산	수출	14,400	14,436	13,108	153,356		164,089		170,769	
	수입	13,077	13,242	10,105	140,978		147,950		153,786	
울산	수출	5,804	5,349	5,112	82,058		83,778		80,213	
	수입	8,048	9,553	8,072	111,695		113,193		110,788	
광양	수출	6,285	6,007	5,106	75,414		81,103		80,438	
	수입	12,319	13,580	10,834	144,514		156,238		154,594	